

Die fast autofreie Großstadt – Utopie oder machbare Zukunftsvision?

Ein Gedankenspiel am Beispiel der Stadt Dresden

Von Matthias Kunertⁱ

Die Vision

Stellen Sie sich vor, es ist ein Sommertag im Jahr 2025:

Sie treten morgens aus Ihrer Wohnung hinaus auf den Bürgersteig. Neben dem Gehweg verläuft ein breiter Grünstreifen, auf dem die Stadt vor ein paar Jahren Bäume gepflanzt hat. Die sind jetzt schon so groß, dass sie angenehmen Schatten spenden. Dazwischen haben Sie und Ihre Nachbarn Blumen gepflanzt, die wunderbar duften. Kaum zu glauben, dass sich an dieser Stelle vor 10 Jahren noch lückenlos parkende Autos aneinander reihten und es nach Abgas, statt nach Blumen roch. Es ist noch früh am Morgen. Obwohl schon viele Menschen unterwegs sind, ist es so ruhig, dass man das Zwitschern der Vögel, die spielenden Kinder im Nachbarhaus und die Stimmen aus dem Straßencafé auf der anderen Straßenseite hören kann. Das liegt vor allem daran, dass kaum Autos unterwegs sind und die wenigen verbleibenden fast lautlos elektrisch vorbeigleiten.

Sie selbst haben schon lange kein eigenes Auto mehr und die meisten ihrer Nachbarn auch nicht. Wozu auch? Schließlich sind in der Stadt heute alle Ziele schnell zu Fuß, per Fahrrad oder Pedelec, mit dem öffentlichen Personennahverkehr oder einem Carsharing-Auto zu erreichen – und das so einfach und preiswert wie nie zuvor. Eine Eingabe in der Verkehrs-App Ihres Smartphones genügt, um alle Verbindungen zu Ihrem Ziel angezeigt zu bekommen – in Echtzeit. Und wenn Sie wirklich einmal nur umständlich an Ihr Ziel gelangen oder viel zu transportieren haben sollten, finden Sie mit Ihrer App überall schnell ein geeignetes Carsharing-Fahrzeug, vom kleinen Elektroflitzer bis zum Lieferwagen.

Wenn das Wetter schön ist, nehmen Sie ohnehin am liebsten das Rad. Seit nur noch so wenige Autos auf den Straßen unterwegs sind, macht das Radeln erst richtig Spaß. Aber auch per Bus und Bahn gelangen Sie schnell an Ihr Ziel. Hierfür müssen Sie nur wenige Meter bis zur nächsten Bushaltestelle laufen, wo Sie ein Elektro-Kleinbus zur Straßenbahn oder zur S-Bahn bringt. Wenn gerade einer vorbei gefahren ist, muss Sie das nicht in Stress versetzen, denn der nächste kommt nur wenige Minuten später. Dank der dichten Taktzeiten und der intelligenten Vernetzung der Verkehrsträger müssen sie auch beim Umsteigen nirgendwo länger warten.

Tickets für Bus und Bahn braucht es schon lange nicht mehr, seit der Großteil der Kosten des öffentlichen Personennahverkehrs über einen Nahverkehrsbeitrag von allen Einwohner/innen zwischen 18 und 65 Jahren getragen wird. Diese Umstellung hat ermöglicht, die Kosten für die Nutzung des Nahverkehrsangebots im Vergleich zur früheren Monatskarte mehr als zu halbieren. Allein die große Zahl der Beitragszahler und Nutzer machte deutliche Kostensenkungen möglich. Hinzu kamen die Einspar-effekte durch die Abschaffung des Ticketverkaufs, der Automaten und der Kontrolleure. Und schließlich hat die Stadt auch die Parkgebühren für Autofahrer deutlich erhöht, die jetzt zur Finanzierung des Bus- und Bahnangebots beitragen. Dass am Ende für nur 25 EUR monatlich ein so dichtes öffentliches Verkehrsangebot möglich sein würde, hatten zu Beginn viele nicht geglaubt, die gewohnt waren, für ein viel kleineres Angebot deutlich mehr Geld zu zahlen. Entsprechend haben sich die Fahrgastzahlen in den letzten 10 Jahren vervielfacht. Dresden war damals die erste Großstadt in Deutschland, die ihren öffentlichen Nahverkehr von der Nutzerfinanzierung auf eine Umlagefinanzierung umgestellt hat, aber angesichts des Erfolgs haben inzwischen andere Städte nachgezogen. Seitdem können Sie auch in Berlin, München und Hamburg kostenlos öffentliche Verkehrsmittel benutzen.

Der Status Quo (nicht nur) in Dresden

Schön wär's, werden Sie vielleicht sagen, aber wir leben im Jahr 2014, und da sieht die Situation leider anders aus. Heute sind im Stadtverkehr ausgerechnet diejenigen Verkehrsteilnehmer privilegiert, die die städtische Lebensqualität am negativsten beeinträchtigen: die Autofahrer. Sie gelangen auf einem gut ausgebauten Straßenverkehrsnetz meist nicht nur bequemer und schneller ans Ziel als mit Bus und Bahn, sondern auch kostengünstiger. Letzteres gilt insbesondere, wenn ein privater Pkw ohnehin verfügbar ist und deshalb die Autokosten im Wesentlichen auf die Treibstoffkosten reduziert werden, während weitere fahrzeugbezogene Aufwendungen etwa für Wertverlust, Instandhaltung, Steuern und Versicherungen vernachlässigt werden¹. Wenn wie in Dresden für eine Zone im Verkehrsverbund eine Einzelfahrt 2,20 EUR und ein Monatsticket 58,00 EUR kostet², wundert es nicht, dass jene Menschen, die die Wahl haben, für ihre täglichen Wege das Auto bevorzugen.

Untersucht man, wie viele Wege per Pkw, öffentlichem Verkehr, Fahrrad oder Fuß zurückgelegt werden, ist denn auch der Pkw in allen deutschen Großstädten das meistgenutzte Verkehrsmittel³. In Dresden wurden 2010 41,3% des Binnen- und Quellverkehrs mit dem motorisierten Individualverkehr, also per Auto oder Motorrad, 37,7% der Wege per Fuß- und Radverkehr sowie 21% mit dem öffentlichen Personennahverkehr zurückgelegt⁴. An der absoluten Spitzenstellung des Pkw kann auch der gern zitierte Umstand nichts ändern, dass die Dresdner Verkehrsbetriebe bei der Kundenzufriedenheit einen bundesweiten Spitzenplatz einnehmen⁵. Die privaten Kraftfahrzeuge werden wiederum fast ausschließlich mit lärm- und abgasausstoßenden Verbrennungsmotoren betrieben, während Elektrofahrzeuge in Dresden trotz aller öffentlichen Förderprogramme weiter keine signifikante Rolle spielen. Unter den 215.051 in der Dresdner Kfz-Zulassungsstelle geführten Pkw waren Anfang 2014 nur 82 Elektro- und 883 Hybridfahrzeuge⁶.

Dass der hohe Anteil des Pkw-Verkehrs abträglich für die Lebensqualität ist, beweisen insbesondere Unfallstatistiken sowie Untersuchungen von Lärm- und Schadstoffbelastungen. In Dresden kam es 2013 pro Tag zu durchschnittlich 43 Verkehrsunfällen, von denen sechs zu Personenschäden führten⁷. Wie im Vorentwurf der Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes mit dem schönen Namen „Zukunft Dresden 2025 +“ ausgeführt wird, ist der Kfz-Verkehr zudem die Hauptquelle von Lärm- und Schadstoffemissionen⁸. Im Rahmen einer kommunalen Bürgerumfrage von 2012 gaben demnach 50% der Befragten an, dass sie sich durch Straßenverkehrslärm in ihrer Wohnumgebung deutlich bis sehr stark beeinträchtigt fühlen⁹. Fluglärm und Eisenbahnlärm wurden zum Vergleich nur von 18% bzw. 12% der Befragten genannt. Annähernd 30.000 Menschen leben in Gebäuden, für die aufgrund des Kfz-Verkehrs ein Tag-Abend-Nacht-Lärmindex von mehr als 65 dB(A) und damit gesundheitsrelevante Geräuschbelastungen festgestellt worden sind¹⁰. Die derartig lärmbelastete Fläche umfasst 20 Quadratkilometer¹¹.

¹ Für eine Beispielrechnung der tatsächlichen Autokosten vgl. Randelhoff 2014a

² Vgl. <http://www.dvb.de/de/Tickets-Tarife>, Stand 02.11.2014

³ Einen Vergleich des Modal Split deutscher und europäischer Städte ermöglicht die europäische Mobilitätsmanagementplattform TEMS – The EPOMM Modal Split Tool: www.epomm.eu/tems.

⁴ Post und Welters GmbH 2014: 38

⁵ Vgl. Dresdner Verkehrsbetriebe AG 2014a: 13

⁶ Brüggemann 2014

⁷ Polizeidirektion Dresden 2014

⁸ Vgl. Post und Welters GmbH 2014: 36f

⁹ Vgl. ebd.

¹⁰ Vgl. ebd.

¹¹ Vgl. ebd.

Der Kfz-Verkehr ist zudem die größte Einzelquelle der Luftverschmutzung. Bereits heute kommt es in Teilen der Stadt zu Überschreitungen der zulässigen Grenzwerte. So lebten im Jahr 2011 5.900 Dresdnerinnen und Dresdner an Straßen, an denen die Grenzwerte für Stickoxide überschritten wurden, und 1.000 Bürgerinnen und Bürger mussten in ihrer Wohnumgebung Feinstaubbelastungen oberhalb der Grenzwerte hinnehmen¹². Neben den Lärm- und Emissionsbelastungen tragen auch regelmäßige Staus und zugeparkte Straßen in hohem Maße zum Verlust an Lebensqualität bei, und zwar sowohl für die Autofahrer selbst, als auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer und die Anwohner.

Da von den negativen Effekten des derzeitigen Verkehrssystems nicht alle gleichermaßen betroffen sind, hat das Problem auch eine soziale Dimension. Am leidtragendsten sind dabei die ärmsten Teile der Bevölkerung. Sie verfügen einerseits häufig über kein eigenes Auto und sind deshalb auch auf teure und schlechte öffentliche Verkehrsverbindungen angewiesen sind. Andererseits haben sie aufgrund des hohen Mietpreisniveaus am wenigsten die Möglichkeit, von stark befahrenen Ausfallstraßen in weniger verkehrsbelastete Wohngebiete umzuziehen.

Die genannten Fakten mögen bereits schwer genug wiegen, betreffen aber zunächst nur die lokalen Auswirkungen eines auf Verbrennungsfahrzeugen basierenden städtischen Verkehrssystems. Für uns häufig kaum zu spüren sind die globalen Auswirkungen unseres Verkehrsverhaltens, die aus dem immensen Verbrauch endlicher Naturressourcen und den Schadstoffemissionen resultieren. So tragen die Fahrer von Verbrennungsfahrzeugen mit ihrem im Vergleich zum öffentlichen Verkehr deutlich höheren Energieverbrauch¹³ zur Verschärfung von Ressourcenkonflikten in der Welt bei. Vor allem aber leisten die deutlich höheren Schadstoffemissionen¹⁴ auch einen erheblichen Beitrag zur globalen Klimaerwärmung, unter der laut Klima-Risiko-Index der Entwicklungsorganisation Germanwatch ausgerechnet die ärmsten Länder der Welt am meisten zu leiden haben¹⁵. Um die Klimaerwärmung auf 2 Grad begrenzen und damit die schlimmsten Folgen des Klimawandels abwenden zu können, müssten die Industrieländer ihre Treibhausgasemissionen bis 2050 um 95% gegenüber 1990 reduzieren¹⁶. Für Deutschland bedeutet das pro Kopf eine Reduktion unseres CO₂-Ausstoßes von durchschnittlich 11 Tonnen auf 0,3 Tonnen pro Jahr¹⁷. Dieses Ziel ist ohne eine Umstellung unseres Verkehrsverhaltens, das heute rund 20 Prozent der Klimagase verursacht¹⁸, nicht erreichbar.

Wenn der Status Quo und die Aussichten so aussehen, klingt dann die eingangs skizzierte Zukunftsvision nicht umso verlockender? Lassen Sie uns also über die Umsetzung nachdenken.

Der Weg zur fast autofreien Großstadt

Eine Strategie zur Verwirklichung der Vision einer fast autofreien Großstadt bedarf im Kern „nur“ zweier Maßnahmenpakete, die sofort und zeitgleich angegangen werden können. Dies sind erstens Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der umweltfreundlichen Verkehrsträger des Umweltverbundes und zweitens Maßnahmen zur Attraktivitätsminderung des motorisierten Individualverkehrs.

¹² Vgl. ebd.

¹³ Laut Treber (1995) ist der öffentliche Verkehr durchschnittlich mindestens dreimal energieeffizienter als der motorisierte Individualverkehr.

¹⁴ Laut Verkehrsclub Deutschland verursacht ein mit einer Person besetzter Pkw auf einer Kurzstrecke mehr als doppelt so viele CO₂-Emissionen als eine Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr (vgl. VCD o.J.).

¹⁵ Vgl. Bauchmüller 2012

¹⁶ Vgl. Prognos / Öko-Institut / Ziesing 2009

¹⁷ Vgl. ebd.

¹⁸ Vgl. Umweltbundesamt 2013

Der sogenannte Umweltverbund umfasst mit Fuß- und Radverkehr, öffentlichem Personennahverkehr sowie Taxi- und Carsharingverkehr die umweltfreundlichsten Verkehrsmittel. Die meisten Städte haben in den vergangenen Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen, um dessen Attraktivität zu steigern. Als gut gelungen gilt der Umweltverbund einer Stadt, wenn die Verkehrsmittel aufeinander abgestimmt sind, Haltestellen von jeder Wohnadresse aus fußläufig erreichbar sind und der Fahrplankontakt dicht, merkbar und zuverlässig ist¹⁹. Außerdem sollten das Rad- und Fußwegenetz dicht, durchgehend und ausgeschildert sein, die Fußgänger- und Radfahrsicherheit gewährleistet sein und Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln befördert werden können²⁰. Zunehmende Bedeutung kommt zudem der informationstechnischen Vernetzung zwischen den Verkehrsträgern zu, die etwa Bus-, Bahn-, Car- und Bikesharingangebote sowie Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge in einer einheitlichen App oder Onlineplattform verfügbar macht.

Trotz aller bisherigen Anstrengungen zur Stärkung des Umweltverbundes ist es jedoch noch keiner deutschen Großstadt gelungen, den Anteil des Kfz-Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen auf unter 30% zu senken²¹. Wer die Vision einer fast autofreien Großstadt verwirklichen und die aufgeführten Probleme des Autoverkehrs ernsthaft überwinden will, muss also zu weitergehenden Maßnahmen greifen. Dabei kommt dem weiteren Ausbau von Netz, Taktfrequenzen und Service im öffentlichen Personennahverkehr und insbesondere einer relativen Verbilligung der Nutzung von Bussen und Bahnen im Vergleich zum Kfz-Verkehr eine Schlüsselrolle zu. Dies ist nicht nur aus Gründen des Umweltschutzes geboten, weil öffentliche Verkehrsmittel wie oben bereits dargestellt mit einem geringeren Energieeinsatz und Schadstoffausstoß auskommen, sondern auch aus Gerechtigkeitsgründen, um die oben skizzierte Privilegierung von Autofahrern zu beenden und allen Menschen gleichwertige Möglichkeiten zur Mobilität und damit zur gesellschaftlichen Teilhabe zu geben.

Parallel bedarf es einer schrittweisen Attraktivitätsminderung des motorisierten Individualverkehrs, wobei der Schwerpunkt auf dem besonders schädlichen nicht-elektrischen Pkw- und Zweiradverkehr liegen sollte. Der effektivste Anreiz zur Verkehrsvermeidung und zur Verwirklichung einer „Stadt der kurzen Wege“ läge in einer deutlichen Verteuerung der fossilen Brennstoffe. Die kommt mit der absehbaren Verknappung des Erdöls über kurz oder lang von allein, könnte aber durch die Politik beispielsweise im Rahmen einer erhöhten Besteuerung beschleunigt werden. Die hierfür erforderlichen Entscheidungen müssten freilich auf nationaler oder supranationaler Ebene getroffen werden.

Über wirksame Hebel verfügt jedoch auch die lokale Ebene. Die denkbaren kommunalpolitischen Maßnahmen zur Attraktivitätsminderung des Kfz-Verkehrs reichen von der Anhebung der Parkgebühren im öffentlichen Raum über Geschwindigkeits- oder Zufahrtsbeschränkungen für bestimmte Stadtquartiere bis hin zur Einführung einer City-Maut. Zudem könnten die Investitionen in den Straßen- und Parkflächenneubau drastisch zurückgefahren und stattdessen in den Ausbau von Bahnlinien, Busspuren sowie Rad- und Fußwegen gelenkt werden. Je mehr Menschen im Zuge der Umsetzung dieses Programms auf ein eigenes Auto verzichten und ihre Mobilitätsbedarfe vollständig mit öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. ergänzenden Carsharing-Angeboten decken, desto mehr Straßenflächen können wieder in attraktive und lebenswerte öffentliche Räume umgestaltet werden. Was das in Städten bewirken kann, zeigt eindrucksvoll der Dokumentarfilm „The human scale“.²²

¹⁹ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Umweltverbund>

²⁰ Vgl. ebd.

²¹ Laut europäischer Mobilitätsmanagementplattform EPPOM hat bei deutschen Städten mit mehr als 200.000 EW Freiburg mit 30% den mit Abstand geringsten Anteil Autoverkehr, gefolgt von Karlsruhe mit 34% und Münster mit 36%. (vgl. www.eppom.eu/tems)

²² <http://www.thehumanscale-derfilm.de>

Bürgertickets für Bus und Bahn als Schlüsselmaßnahme?

Solange der Pkw-Verkehr nicht deutlich teurer als heute ist, lässt sich eine relative Verbilligung öffentlicher Verkehrsmittel nur durch eine deutliche Reduzierung der Fahrtarife erreichen.

Einer der weitreichendsten Ansätze in diesem Zusammenhang ist die Einführung eines beitragsfinanzierten Bürgertickets, das allen Einwohnern einen fahrscheinlosen öffentlichen Personennahverkehr ermöglicht. Bei einem Bürgerticket wird anstelle der Nutzerfinanzierung über Fahrgeldeinnahmen ein Großteil der Kosten des öffentlichen Personennahverkehrs nach dem Solidarprinzip auf alle Einwohner umgelegt. Im Gegenzug für den für alle obligatorischen Bezug eines Bürgertickets wird die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel kostenfrei angeboten. Davon profitieren nicht nur die Nutzer, sondern indirekt auch Nicht- oder Seltennutzer öffentlicher Verkehrsmittel, da sich durch weniger Autoverkehr die Verkehrsbedingungen und vor allem die Lebensqualität in der Stadt deutlich verbessern würden. Auch deshalb ist es nahe liegend, dieses System maßgeblich durch alle Einwohner mitfinanzieren zu lassen. Durch Verteilung der Kosten auf viele Schultern wird eine erhebliche Reduktion der Transportkosten für den Einzelnen erreicht. Der Wegfall des Ticketkaufs führt zudem zu einer deutlichen Senkung der Zugangshürden zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Für Studenten an vielen deutschen Hochschulen funktioniert dieses Prinzip bereits heute im Rahmen der sogenannten Semestertickets hervorragend. Ergänzend können Gebühren, z.B. aus der Parkraumbewirtschaftung, und Steuern zur Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs beitragen²³.

Sie glauben, ein solches Bürgerticket wird sicher enorm teuer? Betrachten wir einmal den Verkehrsverbund Oberelbe als Rechenbeispiel²⁴. Hier wurden im Jahr 2012 Fahrgeldeinnahmen von 147 Mio. EUR²⁵ erzielt. Verteilt man diese gleichmäßig auf die 807.200 erwerbsfähigen Einwohner des Verbundraums²⁶, entspricht dies pro Kopf im Schnitt rund 182 EUR im Jahr oder 15 EUR im Monat – weniger als die monatlichen Rundfunkgebühren. Mit einem derartigen Betrag wäre die Erhaltung des derzeitigen Verkehrsangebots bereits finanziert. Um die Angebotsqualität bei steigenden Nutzerzahlen erhalten oder gar steigern zu können, müsste das Verkehrsangebot freilich massiv ausgebaut werden, was zusätzliche Kosten verursachen würde. Nehmen wir deshalb einmal einen durchschnittlichen Kostenbeitrag von nur 25 EUR pro Monat und Erwerbsfähigem an, dann könnte bereits eine 65-prozentige Kostensteigerung im Vergleich zum Status Quo finanziert werden. Über erhöhte Parkgebühren und umgelenkte Investitionen aus dem Straßen- und Parkflächenausbau könnten weitere Mittel für die Finanzierung der mit der Nachfrage steigenden Betriebs- und Investitionskosten des öffentlichen Personennahverkehrs erschlossen werden.

Im gewählten Rechenbeispiel würden die Einwohner des Verkehrsverbundes Oberelbe auch die Bus- und Bahnfahrten aller Besucher von außerhalb mitbezahlen. Wäre das ungerecht? Nicht unbedingt, wenn man sich vor Augen führt, dass die Einwohner mit dem Bürgerticket in erster Linie für die Lebensqualität vor Ihrer Haustür zahlen und sie es auch sind, die am meisten profitieren, wenn die Stadt attraktiver für Besucher wird und diese das gesparte Geld dann an anderer Stelle investieren. Denkbar ist aber auch, die Bürgertickets nur für Einwohner auszugeben und die Ticketpflicht für Externe beizubehalten. Dann würden die Pro-Kopf-Kosten niedriger ausfallen. Allerdings würde dann

²³ Vgl. zu diesen und weiteren Finanzierungsoptionen des öffentlichen Personennahverkehrs Randelhoff 2014b.

²⁴ Da ein Ballungsraum wie das Dresdner Elbtal funktional zusammenhängt, wäre eine Umstellung für das Gebiet des gesamten Ballungsraumes wünschenswert. Alternativ käme aber auch nur das Stadtgebiet infrage, wobei sich ähnliche Pro-Kopf-Kosten ergeben.

²⁵ Vgl. Verkehrsverbund Oberelbe 2013

²⁶ Einwohner des Betriebsgebietes ohne Rentner und Schüler laut Verkehrsverbund Oberelbe 2014

auch der Anreiz zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel eben nur für die Einwohner und nicht für Externe greifen, die möglicherweise weiterhin zum Auto greifen würden. Zudem müssten weiter Aufwendungen in Fahrscheinverkaufsstellen und -automaten sowie das Kontrollsystem investiert werden, die im Falle eines beitragsfinanzierten Verkehrsangebotes für alle Nutzer gespart und für die Verbesserung des Verkehrsangebots verwendet werden könnten.

Welche konkrete Ausgestaltung auch gewählt wird, soll das Rechenbeispiel vor allem eines deutlich machen: Bereits mit einem im Vergleich zur heutigen Monatskarte sehr geringen Pro-Kopf-Beitrag ist es möglich, ein im Vergleich zum Status Quo deutlich ausgebautes öffentliches Personennahverkehrsangebot zu finanzieren. Wäre ein Beitrag jedes Erwerbsfähigen von beispielsweise 25 EUR pro Monat nicht angemessen für eine ansonsten kostenfreie Nutzung von Bussen und Bahnen im gesamten Verkehrsverbund?

Einige werden jetzt vielleicht sagen, für den Durchschnittsbürger sicherlich, aber was ist mit einkommensschwachen Familien? Wäre es nicht unsozial, denen auch noch eine solche Mehrbelastung aufzubürden? Ganz im Gegenteil: Wer heute nur über ein kleines Einkommen verfügt und auf den öffentlichen Personennahverkehr angewiesen ist, weil er sich kein eigenes Auto leisten kann, zahlt für weniger Mobilität erheblich mehr. Deshalb würden gerade die einkommensschwächsten Teile der Bevölkerung stärker als andere von sinkenden Preisen im öffentlichen Verkehr profitieren.

Die Idee ist nicht neu. Die Website <http://freepublictransports.com> listet 71 Städte in 20 Staaten, in denen bereits heute öffentliche Nahverkehrsleistungen über unterschiedliche Finanzierungen zumindest teilweise kostenfrei angeboten werden.

Als Paradebeispiel für kostenfreien Nahverkehr gilt Hasselt (68.000 EW), die Hauptstadt der belgischen Provinz Limburg, die bereits 1997 ein komplettes Nulltarifsystem für Einwohner und Besucher eingeführt hatte²⁷. Die Abschaffung der Fahrtarife und der massive Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots hatten hier binnen 10 Jahren einen Zuwachs der Fahrgastzahlen um mehr als 1.300% zur Folge²⁸. Zwar stiegen infolge des kostenlosen Nahverkehrs auch 10% der bisherigen Fahrradfahrer auf Busse und Bahnen um, aber infolge des geringeren Autoverkehrs stieg zugleich die Gesamtzahl der Fahrradfahrer²⁹. Parallel wurden 800 Parkplätze zurückgebaut, die komplette Innenstadt verkehrsberuhigt, vierspurige Straßen auf zwei Spuren reduziert und die Regelgeschwindigkeit im gesamten Stadtgebiet auf 30 km/h reduziert³⁰. Dadurch wurde die Aufenthaltsqualität derart erhöht, dass 30 Prozent mehr Besucher in die Stadt kamen und auch die Einzelhandelsumsätze deutlich stiegen³¹. Gegenfinanziert wurde das Hasselter Modell im Wesentlichen über erhöhte Parkgebühren und umgelenkte Straßenbauinvestitionen³². Trotz des großen Erfolgs, der europaweit für Aufsehen gesorgt hat, wurde 2012 in Hasselt zumindest für 18-65-Jährige ein kleines Fahrtgeld von 60 Cent wieder eingeführt³³. Offenbar hat gerade der immense Erfolg des Hasselter Modells in Form der stark gestiegenen Nutzerzahlen dazu geführt, dass die steigenden Kosten nicht mehr allein aus den genannten Quellen finanziert werden konnten.

²⁷ Vgl. ebd. sowie http://de.wikipedia.org/wiki/Personennahverkehr_in_Hasselt

²⁸ Randelhoff 2013

²⁹ <http://freepublictransports.com/city/hasselt>

³⁰ Vgl. Randelhoff 2013

³¹ Vgl. ebd.

³² Vgl. ebd.

³³ Vgl. ebd.

Seit 2013 bietet mit dem estnischen Tallinn (416.000 EW) auch die erste europäische Hauptstadt den öffentlichen Nahverkehr für die Einwohner kostenlos an. Anders als im Hasselter Modell, werden die Kosten hier aus dem Steueraufkommen gegenfinanziert. Außerdem zahlen Besucher weiterhin Fahrgeld, was dazu beigetragen hat, dass zahlreiche Menschen, die im Umland wohnen und in Tallinn arbeiten, ihren Hauptwohnsitz in die Hauptstadt verlagerten³⁴. Die Aussagen zu den Auswirkungen des kostenlosen Nahverkehrs in Tallinn sind noch widersprüchlich. Während die Stadt nach einem Jahr von einem deutlichen Zuwachs der Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr und einem Rückgang des Verkehrsaufkommens an den am stärksten befahrenen Kreuzungspunkten um 14 Prozent sprach³⁵, machten Forscher des schwedischen Royal Institute of Technology den kostenfreien öffentlichen Personennahverkehr auch angesichts des niedrigen Ausgangspreisniveaus nur für 1,2% der gewachsenen Nachfrage verantwortlich³⁶. Im November 2013 wurde das Projekt auf die innerstädtischen Eisenbahnlinien ausgeweitet, was auch hier zu einem deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen geführt hat³⁷.

In Deutschland gibt es derzeit in keiner Stadt kostenfreie Nahverkehrsangebote. Allerdings werden vor dem Hintergrund der zunehmenden Finanzierungsschwierigkeiten im öffentlichen Personennahverkehr verstärkt Überlegungen zur Beitragsfinanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs angestellt. So hat das Deutsche Institut für Urbanistik erst kürzlich die Finanzierungsmöglichkeiten des öffentlichen Personennahverkehrs durch Beiträge untersucht³⁸. Im Landtag in Nordrhein-Westfalen befasst sich eine Enquete-Kommission mit Finanzierungsoptionen des Öffentlichen Personenverkehrs³⁹. In einer Reihe von Städten werden Vorschläge zur Einführung von Bürgertickets diskutiert. Unter anderem hat in Leipzig der Mitteldeutsche Verkehrsverbund verschiedene denkbare Finanzierungsoptionen untersuchen lassen, darunter das Bürgerticket⁴⁰.

Niemand behauptet, dass bei der Einführung eines Bürgertickets keine Herausforderungen zu lösen sein werden. Da sind nicht nur die verschiedenen Varianten abzuwägen, Wirtschaftlichkeitsmodelle zu berechnen und rechtliche Voraussetzungen zu prüfen sowie gegebenenfalls anzupassen. Auch gilt es, einen schrittweisen Einstieg in die Beitragsfinanzierung bei gleichzeitigem Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots zu planen und Vorkehrungen zu treffen, um mögliche ungewollte Nebeneffekte zu vermeiden. Ist es aus ökologischen Gründen unter Umständen sinnvoll, die kostenlose Mobilität auf ein bestimmtes Maß zu begrenzen? Und wie geht man etwa damit um, wenn Obdachlose ihre Schlafplätze in kostenlose Busse und Bahnen verlegen? Diese und ähnliche Fragen könnten als Teil eines wohlgeplanten und überlegten Vorgehens beispielsweise im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geklärt werden.

³⁴ Vgl. Klemm 2014

³⁵ Vgl. Vedler 2014. Die Tageszeitung TAZ spricht – allerdings ohne Quellenangabe – sogar von einer Reduktion des Autoverkehrs um 15% im Zentrum und um 9% im gesamten Stadtgebiet sowie von einem Auslastungszuwachs in Bussen, Straßenbahnen und Oberleitungsbussen um 10% (vgl. Klemm 2014).

³⁶ Vgl. Cats / Reimal / Susilo 2014

³⁷ Die TAZ spricht von einem Fahrgastplus von 300% bei der Bahn (vgl. Klemm 2014).

³⁸ Vgl. Bracher / Gies / Warnecker 2014

³⁹ Enquete-Kommission zu Finanzierungsoptionen des Öffentlichen Personenverkehrs in Nordrhein-Westfalen im Kontext des gesellschaftlichen und technischen Wandels

⁴⁰ Vgl. Wiemann 2014

Fazit

Unabhängig vom konkreten Modell kann Folgendes festgehalten werden: Eine deutliche Verlagerung des innerstädtischen Personenverkehrs weg vom Pkw hin zu öffentlichen Verkehrsmitteln, Rad- und Fußverkehr bietet nicht nur erhebliche Potenziale für die Gestaltung einer für alle Menschen lebenswerten Stadt, sondern ist auch machbar. Voraussetzung ist eine Stadt- und Verkehrsplanung, die durch konsequente und wirksame Maßnahmen die umweltfreundlicheren Verkehrsträger stärkt und die Attraktivität des besonders umweltschädlichen motorisierten Individualverkehrs reduziert.

Neben dem weiteren Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes gilt es dabei insbesondere, Rahmenbedingungen zu schaffen, die es ermöglichen, mit Bus und Bahn günstiger ans Ziel zu kommen als mit dem Auto. Erforderlich ist deshalb sowohl ein massiver Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots, als auch - solange der Benzin- und Dieselpreis nicht deutlich steigt – eine spürbare Verbilligung der Nutzungsentgelte für Busse und Bahnen. Besonders vielversprechend erscheint in diesem Zusammenhang die Einführung eines Bürgertickets, mit dem ein Großteil der Kosten des öffentlichen Personennahverkehrs auf alle Einwohnerinnen umgelegt und die Nutzung von Bussen und Bahnen im Gegenzug kostenlos angeboten wird. Wie eine Beispielrechnung für den Verkehrsverbund Oberelbe zeigt, könnte auf diese Weise bereits mit einem Kostenbeitrag von 25 EUR pro Monat und Erwerbsfähigem ein im Vergleich zum Status Quo deutlich intensiver öffentlicher Personennahverkehr finanziert werden.

Die aktuelle Entwicklung in Dresden geht leider in die Gegenrichtung. Während die Benzin- und Dieselpreise so niedrig sind wie schon lange nicht mehr, hat der Verkehrsverbund Oberelbe gerade zum 1. November 2014 die Preise für Busse und Bahnen um durchschnittlich 3,2 % angehoben⁴¹. Nur kurz nach dem entsprechenden Beschluss der Verbandsversammlung vom 2. Juli 2014 hat sich am 4. September 2014 ein neuer Stadtrat konstituiert. Es liegt nun in dessen Hand, den Trend der Preiserhöhungen im öffentlichen Personennahverkehr wieder umzukehren. Nur so wird es gelingen, die Stadt von der erheblichen Belastung durch den Individualverkehr zu befreien und der Vision einer fast autofreien Großstadt ein Stück näher zu kommen.

⁴¹ Verkehrsverband Oberelbe 2014 b

Literatur und Quellen

- Bauchmüller, Michael (2012): Klimawandel. Die Ärmsten trifft es zuerst. In: Süddeutsche.de vom 28.11.2012. <http://www.sueddeutsche.de/wissen/klimawandel-die-aermsten-trifft-es-zuerst-1.1535317>
- Bracher, Tilman; Jürgen Gies; Thomas Warnecke; Irene Schlünder / Deutsches Institut für Urbanistik (2014): Finanzierung des ÖPNV durch Beiträge. Ist das Beitragsmodell eine Handlungsoption zur Finanzierung eines attraktiven ÖPNV-Betriebs? Selbstverlag Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin
- Brüggemann, Dominik (2014): Elektroautos sind in Dresden kaum gefragt: Alternative Antriebe führen Nischendasein. In: DNN Online vom 20.02.2014, <http://www.dnn-online.de/dresden/web/dresden-nachrichten/detail/-/specific/Elektroautos-sind-in-Dresden-kaum-gefragt-Alternative-Antriebe-fuehren-Nischendasein-1518270479>
- Cats, Oded; Triin Reimal; Yusak Susilo (2014): Public Transport Pricing Policy – Empirical Evidence from a Fare-Free Scheme in Tallinn, Estonia. Download unter <http://citiscope.org/story/2014/free-public-transit-tallinn-hit-riders-yields-unexpected-results>
- Dresdner Verkehrsbetriebe AG (2014): Geschäftsbericht für das Jahr 2013. <http://www.dvb.de/de/Die-DVB-AG/Unternehmen>
- Klemm, Holger (2014): Freie Fahrt für Stadtbewohner. In: TAZ 29.01.2014. <http://www.taz.de/!131846>
- Polizeidirektion Dresden (2014): Medieninformation 138/2014: Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2013 veröffentlicht. 15.04.2014. http://www.polizei.sachsen.de/de/MI_2014_28786.htm
- Post und Welters GmbH in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt und den Fachämtern der Landeshauptstadt Dresden (2014): Zukunft Dresden 2025 +. Fortschreibung Integriertes Stadtentwicklungskonzept Dresden (INSEK). Vorentwurf Arbeitsstand 08.04.2014.
- Prognos / Öko-Institut / Ziesing, Hans Joachim im Auftrag des WWF (2009): Modell Deutschland. Klimaschutz bis 2050. Vom Ziel her denken. <http://www.oeko.de/forschung-beratung/themen/energie-und-klima/modell-deutschland-95-prozent-weniger-co2-bis-2050>
- Randelhoff, Martin (2013): Unentgeltliche Nutzung des Nahverkehrs in Tallinn ab 2013 – ein Modell für andere Städte? Stand: 17.04.2013. <http://www.zukunft-mobilitaet.net/8923/analyse/kostenloser-oepnv-tallinn-hasselt-templin-luebben>
- Randelhoff, Martin (2014a): Die wahren Kosten eines Kilometers Autofahrt. Stand: 17.08.2014. <http://www.zukunft-mobilitaet.net/2487/strassenverkehr/die-wahren-kosten-eines-kilometers-autofahrt>
- Randelhoff, Martin (2014b): Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in Deutschland. Struktur, Probleme und Alternativen. Stand: 25.07.2014. <http://www.zukunft-mobilitaet.net/28179/analyse/finanzierung-des-oepnv-in-deutschland/#more-28179>
- TEMS – The EPOMM Modal Split Tool: www.epomm.eu/tems
- Treber, Manfred (1995): Der spezifische Energieverbrauch des öffentlichen Verkehrs. Methodologische Überlegungen und konkrete Vorschläge. <http://germanwatch.org/rio/mt95rbov.htm>
- Umweltbundesamt (2013): Ein (fast) treibhausgasneutrales Deutschland ist möglich. Presseinformation Nr. 41/2013 vom 11.10.2013. <http://www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/ein-fast-treibhausgasneutrales-deutschland-ist-0>

- Vedler, Sulev (2014): Free public transit in Tallinn is a hit with riders but yields unexpected results. Citiscope 27.01.2014, <http://citiscope.org/story/2014/free-public-transit-tallinn-hit-riders-yields-unexpected-results>
- Verkehrsclub Deutschland (VCD) (o.J.): Intelligent mobil sein - Verkehrsmittel im Vergleich. <http://www.vcd.org/verkehrsmittel-vergleich.html#c2562>
- Verkehrsverbund Oberelbe (Hrsg.) (2013): Der VVO in Kürze. Das Geschäftsjahr 2012. <https://www.vvo-online.de/de/vvo/portrait/index.cshtml>
- Verkehrsverbund Oberelbe (Hrsg.) (2014a): Der VVO in Kürze. Das Geschäftsjahr 2013. <https://www.vvo-online.de/de/vvo/portrait/index.cshtml>
- Verkehrsverbund Oberelbe (2014b): VVO zieht Bilanz für 2013. Presseinformation vom 02.07.2014. https://www.vvo-online.de/doc/pm/140702_PI_ZVV.pdf
- Wiemann, Mareike (2014): Ein Bürgerticket für Leipzig? MDR info vom 18. Oktober 2014. <http://www.mdr.de/mdr-info/buergerticket100.html>

Websites zuletzt konsultiert am 03.11.2014

ⁱ Matthias Kunert ist Geograph und unterstützt als freier Berater nachhaltigkeitsorientierte Veränderungsprozesse im Dialog mit Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft. www.matthias-kunert.de